

## Granskningsutlåtande

### **Detaljplan för Mälarbanan, sträckan Spånga till Barkarby, del av fastigheten Norrmalm 5:1 m.fl. i stadsdelarna Bromsten, Lunda, Solhem, Sundby och Tensta i Stockholm Dp 2013-20055**

#### **Innehåll**

<b>Sammanfattning .....</b>	<b>1</b>
<b>Bakgrund .....</b>	<b>2</b>
Förslagets syfte och huvuddrag .....	2
Granskning .....	2
<b>Synpunkter inkomna under granskning .....</b>	<b>2</b>
Remissinstanser .....	2
Sakägare enligt fastighetsförteckningen .....	9
<b>Stadsbyggnadskontorets ställningstagande .....</b>	<b>14</b>
<b>Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande .....</b>	<b>20</b>

#### **Sammanfattning**

Planen syftar till att möjliggöra en utbyggnad av Mälarbanan inom sträckan Spånga till Barkarby. Planförslaget ställdes ut för granskning 2016-04-20 till 2016-05-18. Under granskningen inkom 26 yttranden. Flertalet remissinstanser är positiva till planförslaget men framför synpunkter i sak vad gäller miljökvalitetsnormer för vatten, Spånga bussterminal och kulturmiljöfrågor. Sakägare befarar ökade olägenheter i form av buller och ifrågasätter bullerfrågans hantering i detaljplanen samt handläggningen av ärendet. Några sakägare påpekar behovet av fler övergångar över spåren. För fyra platser framförs kritik mot plangränsen och föreslagna intrång.

Efter granskning har planförslaget reviderats. Planbeskrivningens och miljökonsekvensbeskrivningens texter om översvämning och erosion samt miljökvalitetsnormer för vatten har utvecklats med avseende på Bällstaån. Planområdet har minskats väster om Spånga station. För ett markområde vid Lunda verksamhetsområde har användning T1 (Järnvägstrafik) lagts till användningarna K (Kontor) och J1 (Icke störande industri). Ett u-område för ledningsrätt utgår för fastigheten Domnarvet 35. Plangränsen har justerats vid fastigheten Ferdinand 9. För område med bestämmelse a1 (GC-VÄG i plankarta del 2) har genomförandetiden förlängts till

#### **Stadsbyggnadskontoret**

Fleminggatan 4  
Box 8314  
104 20 Stockholm  
Telefon 08-508 27 300  
stadsbyggnadskontoret@stockholm.se  
stockholm.se

15 år efter det att planen har vunnit laga kraft. Planbeskrivningens genomförandedel har uppdaterats med ovanstående vad gäller skrivning om intrång, intrångskarta och genomförandetid. Kontoret bedömer att ändringarna inte är av sådan väsentlig grad att en ny granskning krävs.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att planförslaget innebär en lämplig avvägning mellan olika intressen och föreslår att stadsbyggnadsnämnden godkänner förslaget och överlämnar det till kommunfullmäktige för antagande.

## **Bakgrund**

### **Förslagets syfte och huvuddrag**

Detaljplanen syftar till att möjliggöra en utbyggnad av Mälarbanan från två till fyra spår inom sträckan Spånga till Barkarby.

### **Granskning**

Aktuell detaljplan har skickats ut för granskning under perioden 2016-04-20 – 2016-05-18. Information skickades ut enligt sändlista till remissinstanser, berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen samt andra intressenter som skriftligen framfört synpunkter. Övriga informerades genom annons i Dagens Nyheter och Svenska Dagbladet 2016-04-20. Planförslaget visades i Tekniska Nämndhuset samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, [www.stockholm.se/detaljplaner](http://www.stockholm.se/detaljplaner).

### **Synpunkter inkomna under granskning**

Nedan redovisas en sammanfattning av de synpunkter som inkom under granskningen. Remissinstansernas synpunkter har kommenterats direkt efter med kursiv stil. Yttrandena från sakägare kommenteras ämnesvis efter yttranden. Yttrandena i sin helhet finns att ta del av i planakten.

### **Remissinstanser**

#### **Länsstyrelsen**

Länsstyrelsen bedömer att det inte finns skäl att anta att länsstyrelsen kommer att pröva kommunens beslut och upphäva detaljplanen under förutsättning att länsstyrelsens synpunkter om miljö kvalitetsnormer för vatten beaktas.

Länsstyrelsen framhåller att det är viktigt att miljö kvalitetsnormerna för Ballstaån inte påverkas negativt och hänvisar till en dom (i mål 461/12 den 1 juli 2015) i EU-domstolen som funnit att medlems-

staterna är skyldiga att inte meddela tillstånd till verksamheter som riskerar att orsaka en försämring av status eller när uppnående av god ekologisk ytvattenstatus äventyras. I domen tolkar EU-domstolen begreppet försämring i direktivet såsom en försämring till en lägre klass för en enskild kvalitetsfaktor även om inte den sammanvägda statusen försämras. Domstolen anser att för en kvalitetsfaktor som redan befinner sig i lägsta klass innebär varje försämring av denna kvalitetsfaktor en ”försämring av status”. Länsstyrelsen bedömer att avgörandet har bäring på planärenden och en slutsats av domen är att det ställs betydligt större krav på underlag och miljökonsekvensbeskrivningar i samband med planärenden för att kunna bedöma om detaljplaner kan medges utan att de riskerar att leda till en försämring av status eller äventyrar uppnåendet av miljökvalitetsnormer för vatten.

**Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:**

*Med anledning av den s.k. Weserdomen efterlyste länsstyrelsen i sitt granskningsyttrande en kompletterande utredning kring risken för påverkan på hydromorfologiska kvalitetsfaktorer för Ballstaån. För att svara upp mot Weserdomen, och länsstyrelsens yttrande, gjorde Trafikverket en kompletterande utredning. Utredningens resultat har stämts av med länsstyrelsen. Länsstyrelsens yttrande föranleder ovan nämnd revidering av planbeskrivningens och miljökonsekvensbeskrivningens texter om översvämning och erosion samt miljö-kvalitetsnormer för vatten med avseende på Ballstaån.*

**Försvarsmakten**

Försvarsmakten har inget att erinra.

**Trafikverket**

Trafikverket framför att det är av största vikt att detaljplanen ges en så skyndsam hantering som möjligt för att möjliggöra utbyggnaden. I övrigt har inte Trafikverket några synpunkter.

**Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:**

*Efter granskningen har staden, trafikförvaltningen och Trafikverket funnit att planområdet bör minskats väster om Spånga station för att ge förutsättningar för en bättre helhetsplanering av olika funktioner kopplade till spårområdet och bytespunkten. Detaljplanen har därför justerats i detta skede för att undvika ändring av detaljplan i ett senare skede. Justeringen ger en flexibilitet inför fortsatta utredningar av ett femte spår längs stationsområdet med anslutning till Lundaspåret samt ombyggnation av stationsbyggnaden och bussterminalen. Där planområdet minskats fortsätter gällande detaljplan med beteckning ”Trafikändamål, specialområde” att gälla.*

*Vidare har, användningen T1 (Järnvägstrafik) lagts till användningarna K (Kontor) och J1 (Icke störande industri) för ett markområde vid Lunda verksamhetsområde. Detta för att medge ett femte spår och anslutning till Lundaspåret inom Trafikverkets fastighet på denna delsträcka.*

*Efter granskningen har det kommit till stadens och Trafikverkets kännedom att en gång- och cykelväg på allmän plats inte kan färdigställas inom fem år pga. samordning med banarbeten. För område med bestämmelse a1 (GC-VÄG i plankarta del 2) har genomförandetiden därför förlängts till 15 år efter det att planen har vunnit laga kraft.*

*Dessa nya förhållanden har föranlett ovan nämnda revideringar av plankartan och planbeskrivningen. Se också stadsbyggnadskontorets ställningstagande till trafikförvaltningens yttrande nedan.*

#### Trafikförvaltningen, SLL

Trafikförvaltningen stödjer utbyggnaden av Mälarbanan då det kan åstadkomma en utvecklad kollektivtrafik med förbättrad punktlighet och turtäthet.

Vidare framför trafikförvaltningen att trafikförvaltningen, staden och Trafikverket för diskussioner om stationsområdets utveckling. Spånga station är en viktig bytespunkt för bussar och pendeltåg. Trafikverket och trafikförvaltningen planerar att bygga ut befintlig stationsbyggnad i syfte att förbättra bytespunkten. Den befintliga bussterminalen är för trång och uppfyller varken dagens eller det framtida funktionsbehovet för busstrafiken.

Staden har önskemål om att utveckla det regionala gång- och cykelstråket. Område för bussterminal och cykelstråk ligger i anslutning, men utanför planområdet. För utvecklingen av bussterminalen och cykelstråket behöver användningsgränsen för järnvägstrafikområdet justeras. Alternativt kan planbestämmelsen T1 kompletteras så att den önskade förändringen inte omöjliggörs. Trafikförvaltningen medverkar gärna i den fortsatta dialogen kring ovan nämnda.

Avtal som reglerar förutsättningarna för utveckling av bytespunkten och det regionala cykelstråket ska tecknas. Trafikförvaltningen förordar ett trepartsavtal mellan staden, trafikförvaltningen och Trafikverket. Avtal som reglerar förutsättningar för genomförande och lösningar avseende resenärer och resenärsmiljö samt busstrafik ska tecknas. Busstrafikens funktion måste säkerställas under byggtiden. SL äger fastigheten Domnarvet 48. Den inrymmer en

bussdepå. Avtal ska tecknas som reglerar förutsättningar för intrång och kostnader. Avtalen ska vara tecknade innan detaljplanen antas.

**Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:**

*Kontoret delar uppfattningen att Spånga station med pendeltåg, bussterminal och regionalt cykelstråk är en viktig bytespunkt som behöver förbättras och utvecklas för att möta ökat resande med hållbara transporter när Stockholm och regionen växer.*

*Planeringen av bytespunkten behöver ske i ett helhetsperspektiv med omsorg om såväl stadsmiljö som trafikantmiljö under både utbyggnadstid och på lång sikt.*

*Efter granskningen har planområdet minskats väster om Spånga station för att ge förutsättningar för en bättre helhetsplanering av olika funktioner kopplade till spårområdet och bytespunkten.*

*Detaljplanen har justerats i detta skede för att undvika ändring av detaljplan i ett senare skede. Justeringen ger en flexibilitet inför fortsatta utredningar av ett femte spår längs stationsområdet med anslutning till Lundaspåret samt ombyggnation av stationsbyggnaden och bussterminalen. Där planområdet minskats fortsätter gällande detaljplan med beteckning "Trafikändamål, specialområde" att gälla. Detta har föranlett den ovan nämnda revideringen av plankartan och planbeskrivningen. Samråd om revideringen av planförslaget har hållits mellan fastighetsägarna Trafikverket och staden. Trafikförvaltningen har medverkat i dialogen under samrådet.*

*Utveckling av bytespunkten Spånga station kan sannolikt hanteras till stor del inom gällande detaljplaner. För ändrade byggrätter kan eventuellt kompletterande detaljplaner behöva tas fram. För bytespunktens anslutning till omgivande vägar, torg och bebyggelse kan samordning med pågående detaljplanearbeten behöva ske. En fortsatt dialog mellan trafikförvaltningen, Trafikverket och staden om bytespunktens utformning är därför nödvändig. Kontoret understryker också vikten av att ta vara på den möjlighet som Mälarbanans utbyggnad innebär för att kunna dra nytta av samordningsfördelar samt minska störningar för trafikanter och omgivning under byggtiden.*

*Ett servitut ska upprättas för det skärmtak på Domnarvet 48 som efter fastighetsreglering kommer att skjuta ut över fastighetsgränsen. Detta anges i planbeskrivningens genomförandedel.*

**Stadsmuseet**

Stadsmuseet menar att breddningen av Mälarbanan är möjlig ur kulturhistorisk synvinkel och avstyrker inte planen, men anser att

det finns brister i det kulturhistoriska underlaget som måste åtgärdas innan projektet kan sättas igång. Stadsmuseet tycker att det är mycket positivt att en MKB som lyfter de kulturhistoriska frågorna tagits fram men framför att det finns brister i den del som behandlar kulturmiljöfrågor. Stadsmuseet anser att det saknas adekvata utredningar och underlag gällande kulturmiljöer i det aktuella området, vilket de tidigare i processen påpekat. MKB:n har sammanfattat tidigare framtagit underlag, vilket inte är heltäckande. Museet påpekar att man därför inte kan ta ställning till projektets eventuella påverkan på kulturmiljön. Utformningen av planerade stabiliseringsåtgärder för Bällstaån bör ske i samråd med expertis inom kulturmiljöområdet. Stadsmuseet beklagar vidare att fornlämningen Bred bytomt planeras att tas bort och att ansökan om fornlämning inte bör rubriceras som skyddsåtgärd. Stadsmuseet påpekar vikten av att fornlämningar och övriga kulturhistoriska värdefulla miljöer inte tar skada under genomförandetiden av järnvägens utbyggnaden. Träd och rester i Vålberga grönområde antagligen kommer tas bort. Museet efterfrågar mer kunskap om dessa innan beslut om borttagande kan tas. Bullerplank och fasadåtgärder kan få negativ påverkan på eventuella kulturmiljöer i omkringliggande områden.

#### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:**

*Kontorets bedömning är att Mälarbanans avslutning mot omgivande mark måste utformas med stor omsorg. Utbyggnadsförslagets negativa konsekvenser för stads- och landskapskaraktären bedöms som små eftersom planområdet redan idag karaktäriseras av järnvägen. Vidare konstaterar kontoret att detaljplanen reglerar järnvägsmarken och att området sedan en lång tid karaktäriseras av järnvägen, varför järnvägsbreddningens påverkan på omgivningen bedöms som liten. Mälarbanans utbyggnad innebär inte en förändrad sträckning för Bällstaån eller att den på annat sätt påverkas på ett sådant sätt att man i framtiden inte kommer att kunna uppleva och förstå dess forna betydelse. De släntstabiliserande åtgärderna kommer att utföras så att åkanten inte riskerar att erodera vid stora regn och därmed riskerar att underminera banvallen. Åtgärden påverkar dock inte åns sträckning. Trafikverket har ansökt om tillstånd för ingrepp för fornlämning till länsstyrelsen. Beträffande bullerskyddsåtgärder på omkringliggande fastigheter bedöms dessa som starkare än den begränsade påverkan som sådana skulle innebära på de eventuella kulturhistoriska värdena på omkringliggande bebyggelse.*

#### **Idrottsförvaltningen**

Idrottsförvaltningen framför att det är viktigt att säkerställa att idrottsverksamheterna vid Nälsta basebollplan och Bromstens IP



inte påverkas negativt av höjda ljudnivåer. Förvaltningen saknar ett resonemang i planbeskrivningen om hur ökade bullernivåer från järnvägen ska omhändertas vid stadens idrottsanläggningar.

**Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:**

*Planerade bulleråtgärder regleras i järnvägsplanen. Riktvärden för maximala ljudnivåer är dimensionerande för åtgärderna. Det finns inget dimensionerande maximalt riktvärde för utomhusmiljö. Detaljplanen redovisar de av Trafikverket planerade buller-reducerande åtgärderna, men möjliggör även för att exempelvis fler bullerskärmar sätts upp.*

**Funktionshindersrådet**

Funktionshindersrådet ställer sig frågande till att elektromagnetiska fält anges med årsmedelvärde i handlingarna. Rådet framhåller också att vagabonderande ström är den största källan till magnetfält i kontor och bostäder men att problemet inte tas upp i planbeskrivningen eller miljökonsekvensbeskrivningen. Rådet kräver mätningar av eventuell vagabonderande ström efter utbyggnaden.

**Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:**

*Trafikverkets krav på magnetfält med årsmedelvärde  $<0,4$  mikrot Tesla är ett försök att tolka försiktighetsprincipen så som den uttrycks i Socialstyrelsens meddelandeblad. Meddelandebladet handlar om kraftledning vid 50 Hz medan tågen använder 16,7 Hz. För akut exponering för lågfrekventa magnetiska fält, som har frekvensen 50 Hz, anges ett riktvärde på 100 mikrot Tesla. Vid 16,7 Hz är riktvärdet tre gånger högre, dvs. 300 mikrot Tesla. Denna skillnad beror på att det är den inducerade strömtätheten i kroppen ökar med frekvensen. I miljökonsekvensbeskrivningen anges de aktuella fastigheter vilka delvis kommer att hamna inom 20 meter från järnvägen. Trafikverket känner till att vagabonderande strömmar kan uppstå vid elektrisk järnvägsdrift. Av den anledningen byggs elektriska järnvägar i Sverige med så kallade sugtransformatorer. Funktionen hos sugtransformatorerna är att "suga" tillbaka returströmmen till en isolerad återledare. Användningen av sugtransformatorerna innebär att de vagabonderande strömmarna reduceras.*

**Svenska Bostäder**

Svenska Bostäder har inga invändningar mot förslaget.

**AB Fortum Värme samägt med Stockholms stad**

Inom området finns befintliga fjärrvärmeledningar. För att kunna planera eventuella ledningsomläggningar och nya ledningsdragningar samt säkra befintlig drift med så få driftsstörningar som möjligt är det bra med tidig information och samrådsmöten.

Åtgärder i Fortum Värmes distributionsanläggningar utförs av Fortum Värme och bekostas av byggherre enligt gällande avtal. Det är viktigt att genomförandeavtal tecknas snarast. I övrigt har Fortum Värme ingen erinran. Kontakt i ärendet är etablerad.

***Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:***

*Stadsbyggnadskontoret konstaterar att spårutbyggnaden föranleder flera ledningsflyttar. Trafikverket har kontakt med Fortum och avtal kommer att tecknas mellan parterna.*

**Ellevio AB**

Ellevio har inget att erinra. Dock förutsätts att överenskommelse om genomförande har ingåtts med Trafikverket.

***Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:***

*Trafikverket har kontakt med Ellevio AB och avtal kommer att tecknas mellan parterna.*

**Svenska kraftnät**

Svenska kraftnät informerar i sitt yttrande om att de har en markkabel som hör till stamnätet för el som berörs av planområdet. Det är av största vikt att inte markkabeln skadas vid anläggandet av de nya järnvägsspåren. Svenska kraftnät önskar att markkabeln synliggörs i detaljplanen och att det tydligt framgår att den ingår i stamnätet för el.

Vidare framför Svenska kraftnät att de på regeringens uppdrag utreder en ny struktur för Stockholmsregionens elnät. De planerade åtgärderna som utredningen resulterat i har visat sig vara otillräckliga och Svenska kraftnät har därför börjat utreda stamnätet i västra Storstockholm. Utredningen berör området för den aktuella detaljplanen.

Så länge Svenska kraftnäts rekommendationer beaktas och planering och projektering sker i samarbete med Svenska kraftnät har de inga invändningar mot detaljplanen.

***Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:***

*Markkabeln är utmarkerad med u-område i detaljplanen och reglerar att marken ska vara tillgänglig för allmännyttiga underjordiska ledningar. Markkabeln är förlagd i skyddsror under hela den blivande järnvägsfastigheten. Trafikverket för avtalsdiskussioner med Svenska kraftnät och utkast till genomförandeavtal finns framtaget.*



**Sakägare enligt fastighetsförteckningen****Brovex International AB**

Brovex framför att de protesterar mot detaljplaneförslaget då det innebär ett utökat u-område på deras fastighet Domnarvet 35. Intrånget kommer att skada fastighetsägaren då det omöjliggör ett planerat byggprojekt. Fastighetsägaren kommer att lida stor skada om förslaget till detaljplan antas.

**JM AB**

På JM AB:s fastighet Gunhild 7, som berörs av planförslaget, pågår verksamhet som kommer att påverkas negativt om plangränsen ligger kvar i föreslaget läge. Verksamhetsutövaren och JM kommer att lida skada om detaljplanen genomförs. För Gunhild 7 pågår även en planprocess för ändrad användning. JM önskar att plangränsen följer befintlig fastighetsgräns och att hela fastigheten planläggs inom samma detaljplan alternativt att ett avtal om fastighetsreglering träffas mellan JM AB och staden innan detaljplanen antas.

**KF Fastigheter**

Detaljplanen innebär intrång på KF:s fastighet Ferdinand 9. Intrånget består av järnvägstrafikområde, gång- och cykelväg samt industrimark. Alla förändringar på fastigheten medför ekonomisk skada vilket KF kommer att kräva ersättning för. Den planerade gång- och cykelvägen innebär schaktning och risken för sättningar måste utredas och ersättas. I yttrandet påpekas att detaljplaneförslaget inte helt överensstämmer med järnvägsplanen vid den planerade mynningen till gång- och cykeltunneln under järnvägen och frågar hur respektive plan ska genomföras. Vidare påpekas att placeringen av den svängda trappa som planeras från gång- och cykelvägen är olämplig och en annan placering föreslås. KF framför att plangränsen i öster inte stämmer överens med vad som tidigare varit överenskommet då liggande planförslag innebär en halvmeters ytterligare intrång på fastigheten.

**Markförvaltningsbolaget Tornstaden**

Tornstaden motsätter sig det föreslagna intrånget på fastigheten Ferdinand 12.

**Sagax Alpha AB, tomträttshavare till Domnarvet 34**

Sagax framför att det är olämpligt och rättsosäkert att detaljplanen hänvisar till skyddsåtgärder som redovisas i järnvägsplanen och menar att det i detaljplanen saknas planbestämmelser om olika skydd. Detaljplanen måste därför kompletteras med dessa.

Vidare framför Sagax att bullerstörningarna kommer att öka vid fastigheten då närmaste spår kommer närmare bebyggelsen. Detaljplanen bör kompletteras med bestämmelse om skyddsåtgärd

för fastigheten som ger tillräckligt skydd så att den som anlägger järnvägen är skyldig att se till att åtgärderna utförs. Ett skydd bör anläggas för all bebyggelse intill järnvägen och därmed ett skydd för fastigheten.

Sagax anser vidare att detaljplanen ska utformas så att den reglerar järnvägsutbyggnaden med planbestämmelser som ger skydd mot olyckor för all intilliggande bebyggelse längs järnvägen och fastigheten då detaljplanen enligt PBL ska utformas ut ett helhetsperspektiv.

Sagax ifrågasätter om detaljplanen är rätt handlagd då miljökonsekvensbeskrivningen är upprättad av Trafikverket och att det i texten står att den tillhör järnvägsplanen. Sagax ifrågasätter att det är Trafikverket som har upprättat MKB:n då det är den som ska bygga järnvägen och orsaka miljöstörningarna. Sagax anser därför att det erfordras en ny miljökonsekvensbeskrivning och att den upprättas av oberoende konsult samt att staden ansvarar för och att den ska utgöra en del av detaljplanen. En sådan MKB skulle förhoppningsvis anvisa de åtgärder som måste utföras och att dessa bekräftas i planbestämmelserna.

Enligt PBL bör en detaljplan arbetas fram före en järnvägsplan och vara styrande för järnvägsplanen. I det här fallet har Trafikverket tagit fram ett granskningsförslag till järnvägsplan före detaljplanen och detaljplanen bygger helt på järnvägsplanen. Detta anses vara en felaktig handläggning av detaljplanen.

Sagax Alpha AB, tomträttshavare till Domnarvet 16  
I princip samma yttrande som ovan.

Sagax Alpha AB, tomträttshavare till Domnarvet 40 och 42:s  
I princip samma yttrande som ovan.

Brf Solängen, Bennebolsgatan  
Brf Solängen framför att de är positiva till järnvägsutbyggnaden då det möjliggör förbättrade kollektivtrafikresor, men att förslaget förefaller bygga på det som framarbetats av Trafikverket och vad de anser är tekniskt och ekonomiskt rimligt. Föreningen menar att det i större utstäckning borde vara möjligt att ta hänsyn till miljökonsekvenser i form av buller och att beräkningar över ökade trafikantmängder på grund av utbyggnaden av Spånga bör tas fram.

Förhöjda bullernivåer kommer att uppstå på föreningens innergård och att de inte kan acceptera förhöjda bullernivåer inomhus. Föreningen ifrågasätter att det i planen redovisas att låga bullerskärmar inte hindrar buller då sådana mätningar inte har

redovisats. Förslag om att staden ska upplåta mark mellan fastigheten och Bromstensvägen för en sidled flyttad Bromstensväg så att gång-, cykel- och biltrafik skulle kunna inrymmas. Föreningen anser att det borde vara rimligt att goda bulleråtgärder genomförs i samband med järnvägsutbyggnaden för att undvika att justeringar måste göras i efterhand. Framtagandet och antagande av detaljplanen kan inte fortsätta utan ytterligare samråd med Trafikverket och berörda fastighetsägare.

Detaljplanen redovisar att det ökade resenärsantalet inte uppgår till SL:s riktlinjer om 4 500 resenärer per dygn, varför en nordlig entré till Spånga station inte planeras i dagsläget. Föreningen påpekar att beräkningarna inte tar hänsyn till ökad turtäthet i kollektivtrafiken, ökning av cyklister eller elevunderlag till skolorna i området. Betydelsen för Lunda industriområde är endast fragmentarisk beskriven. Enligt översiktsplanen bör Spånga integreras bättre med omgivande stadsdelar, vilket även borde vägas in angående en nordlig entré. I Spånga planeras för ett stort antal bostäder och trycket på den befintliga entrén kommer att öka.

#### Sakägare 1 BA, Solskensbrinken

Sakägaren anser att den planerade fyrameters bullerskärmen ovanpå stödmuren ska upprättas och fortsätta framför fastigheterna Torun 40 och 41. Bullerskydd får inte inskränka sig till att sänka nivån i byggnaderna utan även ta hänsyn till fastigheternas hela yttre miljö.

#### Sakägare 2, KB, Solhemsbackarna

Sakägaren ifrågasätter bullerberäkningarna som visar att det inte kommer att bli mer än några då dB(A) högre buller med den utbyggda järnvägen. Detta är osannolikt med tanke på den ökade spårtrafiken och att avståndet mellan spårområdet och fastighet nästan halveras med den utbyggda järnvägen.

#### Sakägare 3, PB, Solhemsbackarna

Sakägaren framför synpunkter gällande buller, passager, ekonomisk kompensation i förhållande till riskzon samt tillåtlighetsprövning.

### *Buller*

Angående buller ifrågasätter sakägaren att Trafikverket kommer att följa riktvärden för buller och framför att Trafikverket hittills inte har specificerat vilka fasad- och uteplatsbulleråtgärder som kommer att genomföras. Detaljplanen bör innehålla skallkrav på buller. Sakägaren framför vidare att Trafikverket inte kommer att uppfylla riktvärden, särskilt vad gäller bostadsområde i övrigt där riktvärdet för ekvivalent bullernivå är 60 dB(A). Eftersom detaljplanen anger att Trafikverket kommer att klara riktvärdena stämmer inte detta. Sakägaren specificerar vilka riktvärden som gäller (jämkning) och menar att ekvivalentnivå 60 dB(A) utomhus bör vara det absoluta taket innan lokala åtgärder genomförs. Vidare kritiseras att ca 75 fastigheter drabbas av maximalnivåer över 70 dB(A), men att det inte går att tyda hur många som drabbas eftersom Trafikverket begränsat sina beräkningar geografiskt innan nivån sjunkit under 70 dB(A).

Vidare påpekas att bullerkartorna har varit felaktiga och underskattat nyttan med höjd skärm längs med Solhemsbackarna. Trafikverket har gjort en rättelse och skickat ut nya kartor. Ifrågasätter varför Trafikverket endast har genomfört bullerberäkningar upp till fyra meter hög skärm då det vid Annedal finns en 4,6 meter hög bullerskärm. Endast tre fastigheter drabbas av ett något högre buller än riktvärdet vid en fyrametersskärm, men flera fastigheter med den föreslagna tre metersskärmen. Ingen fastighet behöver drabbas av en bullernivå över riktvärdet 60 dB(A) om skärmhöjd om 4,6 meter används. Sakägaren anser att Trafikverket inte tydligt har definierat ”uteplats”.

Sakägaren framför att rivningslovsbefrielse för industribyggnaden på Solhem 14:9 inte bör beviljas då den utgör ett bullerskydd.

Sakägaren anser att detaljplanen bör ställa skallkrav på tillräcklig bullerskärmhöjd för att klara riktvärdet för ekvivalent ljudnivå för utomhusmiljö, 60 dB(A).

### *Passager*

Trots att kommun och stat ska verka för fler passager över spåren innehåller inte planförslaget några nya passager. Detaljplanen bör kompletteras med ny passage vid Finspångsvägen eller via en ny nordlig entré till Spånga station. Utredningen ”PM nordlig entré” kritiseras.

### *Risk*

Sakägaren framför frågetecken vad gäller riskzoner som finns längs med järnvägen. Bebyggelse rekommenderas inte inom 30 meter

från järnvägen. Detta innebär att komplementsbyggnader som Attefallshus omöjliggörs, vilket påverkar fastighetens värde.

#### *Tillåtlighetsprövning*

Sakägaren anser att projektet borde tillåtlighetsprövas.

#### **Sakägare 4, RF, Solhemsbackarna**

Sakägaren saknar konkreta åtgärder gällande bullerdämpning och förslag på integrering av olika stadsdelar. Dessa skulle uppfyllas med tunnelförslag. Detaljplanen påstår att ljudnivån inte kommer att öka trots dubbling av antal spår och att dessa kommer gå närmare sakägarens fastighet. Fastigheten ligger minst tolv meter ovanför spåret och den planerade bullerskärmen på fyra meter kommer inte att bidra med någon bullerdämpning. Påpekar att Solhemsbackarna inte ligger några meter ovanför järnvägen som det står i texten utan långt över tio meter. Efterfrågar vilka specifika bulleråtgärder som kommer att bli aktuella. Ifrågasätter riktigheten i bullerkartorna och undrar om höjdskillnaden är med i beräkningsunderlaget. Föreslår att kompletterande bullerskärm uppförs vid tomtgräns för berörda fastigheter. Sakägaren undrar när bulleråtgärderna ska konkretiseras.

#### **Sakägare 5, LH, Solskensbrinken**

Sakägaren påpekar att man redan i dagsläget störs av buller från järnvägen och att tågen endast ska få framföras med en hastighet på 20km/h.

#### **Sakägare 6, LÅ och LÅ, Solskensbrinken**

Sakägarna ifrågasätter att inte en bullerskärm vid Solhöjden inte skulle ha någon bullerdämpande effekt. Fastigheten ligger närmare perrongens slut där marken i princip är i jämn nivå med järnvägen. Det finns inte heller någon skyddande skogsparti mot järnvägen. Sakägaren befarar även att växtligheten mellan deras fastighet och gång- och cykelvägen kommer att försvinna när vägen breddas. Framför att man önskar ett bra skydd i form av ett bullerplank och att det planerade bullerplanket förlängs till att inkludera Solskensbrinken 21/23. Sakägaren vill att gång- och cykelvägen inte breddas till mer än tre meter vid fastigheten för att spara så mycket växtlighet som möjligt som dels utgör en avskärmning mot järnvägen och dels bidrar positivt till landskapsbilden.

#### **Sakägare 7, MW, Solhemsbackarna**

Sakägaren klagar på detaljplanen då planförslaget bygger på en Trafikverkets järnvägsplan som i sin tur innehåller tekniskt underlag som i sin nuvarande form beskriver en obegränsad ökning av bullret

där sakägare bor. Bullerkartorna redovisar en minsta bullernivå och därmed en i princip obegränsad ökning av bullret.

Synpunkter inkomna under samråd och granskning som ej tillgodosetts

- Ytterligare utredning om kulturhistorisk miljö
- Nya bullerberäkningar
- Hårdare bullerkrav i detaljplanen än de som angivits i järnvägsplanen
- Skallkrav i detaljplanen på järnvägsplanen avseende risk- och bulleråtgärder
- Fler passager över järnvägen
- Borttagande av u-område på fastigheten Ferdinand 12
- Ändring av plangränsen vid fastigheten Gunhild 7
- Borttagande av rivningslovsbefrielse för industribyggnad

### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

Intrång

#### Domnarvet 35

*Trafikverket, Norrvatten och fastighetsägaren har fört diskussioner om föreslagen ledningsomläggning och enats om att det föreslagna u-området kan utgå, vilket föranlett ovan nämnda revidering av plankartan och planbeskrivningen.*

#### Gunhild 7 och Ferdinand 12

*Detaljplanen innebär intrång på JM:s fastighet Gunhild 7 samt på Tornstadens fastighet Ferdinand 12 på grund av en planerad ledningsomdragning och en planerad gång- och cykelväg och tunnel. För att säkra genomförandet av ledningsomdragningen och gång- och cykeltunneln inklusive anslutningar måste dessa ske i samband med järnvägsutbyggnaden och därmed regleras i detaljplanen för Mälardalen. Både ledningsomläggningen och tunneln är kända förutsättningar inom det pågående planarbetet för fastigheten Gunhild 7. Någon ändring av plangränsen görs inte vid fastigheten. Någon ändring görs inte heller vid Ferdinand 12. Trafikverket har haft långtgående diskussioner med berörda fastighetsägare där samtliga är införstådda i situationen.*

#### Ferdinand 9

*Detaljplanen redovisar mer järnvägsmark vid den planerade gång- och cykeltunneln än vad som redovisas i järnvägsplanen. Detta strider dock inte mot varandra då en detaljplan kan redovisa mer järnvägsmark än vad järnvägsplanen redovisar. Däremot fungerar inte motsatt situation. Detaljplanen reglerar inte placeringen av trappan mellan gång- och cykelvägen och KF:s fastighet. Placering*



*av trappan sker i detaljprojekteringen av tråget. Utredning av risk för sättningar i samband med schaktning för den planerade gång- och cykelvägen hanteras i tillstånd för vattenverksamhet. Staden, Trafikverket och KF har fört diskussioner om plangränsen mot Ferdinand 9 och enats om att plangränsen kan ändras enligt KF:s yttrande. Detta har föranlett den ovan nämnda revideringen av plankartan och planbeskrivningen.*

*Handläggning av detaljplanen, reglering av skyddsbestämmelser Mälarbanans utbyggnad regleras i två planprocesser, i en järnvägsplan samt i en detaljplan. Planprocesserna är två separata processer och som följs åt.*

*Ett grundläggande krav i plan- och bygglagen är att en detaljplan inte får omfatta ett större område eller vara mer detaljerad än vad som behövs med hänsyn till planens syfte (4 kap. 32 § PBL). Kommunens bedömning är att järnvägsplanen innehåller en tillräcklig reglering av de skyddsåtgärder som behövs med hänsyn till bullerstörningar och risk. Detaljplanes roll i fråga om bullerskydd har därför varit att ge förutsättningar att genomföra erforderliga skyddsåtgärder, men inte att reglera exempelvis bullerplankens placering eller höjd. Därigenom undviks en dubbelreglering, som är olämplig och strider mot lagstiftningens syfte.*

*Lagstiftarens avsikt har bland annat redovisats i samband med lagändringar 2013 och 2015 och utgår från behovet av en effektivare samordning av infrastrukturplaneringen. Syftet är att detaljplaner som avser åtgärder som också tillåtlighetsprövas enligt miljöbalken, eller prövas enligt väglagen och järnvägslagen, så långt som möjligt ska samordnas med prövningen i det andra ärendet, för att undvika dubbelarbete. Som ett led i samordningen har regeringen angett att de berörda myndigheterna ska komma överens om vilka roller planerna bör ha i förhållande till varandra. I föreliggande ärende har järnvägsplaneringen legat före och haft en huvudroll i förhållande till detaljplanerna. Fördelen är att alla berörda kunnat få en samlad helhetsbild av vad som planeras och tidigare kunnat delta i samråd om åtgärderna.*

#### **Tillåtlighetsprövning**

*Det är sedan 2012 inte längre obligatoriskt att tillåtlighetspröva större järnvägsutbyggnader, enligt 17 kap. Miljöbalken. Endast vissa projekt bör tillåtlighetsprövas. Trafikverket har bedömt att utbyggnaden av Mälarbanan sträckan Tomtebodavägen – Barkarby inte behöver tillåtlighetsprövas. Det är en befintlig järnväg som går genom befintlig miljö.*

### Komplementsbyggnad och risk

*Enligt Boverket får inte Attefallshus placeras närmare järnväg än 30 meter räknat från det närmaste spårets mitt, om inte järnvägens infrastrukturförvaltare medger det, då det inte är lämpligt ur riskhänseende. Vidare får inte Attefallshus placeras närmare fastighetsgräns än 4,5 meter om inte omkringliggande fastighetsägare medger detta. Kontoret kan inte spekulera i om värdet på omkringliggande fastigheter ökar eller minskar till följd av planen. Fastighetsvärden påverkas av en rad faktorer.*

### Buller

*Flera närboende befarar olägenheter i form av ökat buller och ifrågasätter hanteringen av bullerfrågan i detaljplanen samt i järnvägsplanen. De ökade bullernivåerna utmed Mälarbanan som utbyggnadsförslaget medför är en viktig fråga för kontoret.*

*De föreslagna bulleråtgärderna regleras i en järnvägsplan. Länsstyrelsen har godkänt järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning (beslutsdatum 2014-07-03) och därmed även omhändertagandet av bullerfrågan. Mälarbanans utbyggnad är klassad som "väsentlig ombyggnad". Därvid kommer buller och vibrationer att åtgärdas i enlighet med Trafikverkets riktlinjer ("Buller och vibrationer från spårburen linjetrafik, dnr S02-4235/SA60", avsnitt "2.3.3 Väsentlig ombyggnad av banan vid bebyggelse"). Trafikverket har skyldighet att vidta skyddsåtgärder för att nå gällande riktvärden för maximala riktvärden för inomhusnivåer och uteplatser i enlighet med ovan nämnda riktlinjer. Riktlinjerna baseras på infrastrukturpropositionen 1996/96:53. För Trafikverkets riktlinjer finns en avstegstrappa. För Mälarbanan görs avkall på "kvalitetsmål 2", vilket innebär att avkall görs på att innehålla den ekvivalenta ljudnivån utomhus på 60 dB(A) vid permanentbostäder, fritidsbostäder och vårdlokaler. För ljudnivå utomhus finns inget maximalt riktvärde.*

*Stadsbyggnadskontoret och detaljplanen ställer inte högre krav på bulleråtgärder än vad som regleras i järnvägsplanen. I och med fastställelsen av järnvägsplanen har Trafikverket en skyldighet att genomföra de skyddsåtgärder som redovisas i järnvägsplanen.*

*Bullerberäkningarna grundar sig på "Nordisk beräkningsmodell för spårbunden trafik" och den estimerade järnvägstrafiken på Mälarbanan år 2030. Bullerberäkningarna tar hänsyn till höjdskillnader.*

*Trafikverket har genomfört en bullerutredning där det framgår vilka åtgärder som bör genomföras. En teknisk inventering kommer att genomföras för att i detalj klarlägga var det finns behov av att*

*genomföra bullerskyddsåtgärder. Trafikverket kommer att prioritera åtgärder som förbättrar ljudmiljön inomhus och vid uteplatser. Trafikverket använder sig av Boverkets definition av uteplats vilken är följande. Iordningsställt område/yta såsom altan, terrass, balkong eller liknande som ligger i anslutning till bostaden. Mark- och planteringsåtgärder (trall, betongplattor, skärmskydd etc.) finns normalt, men inte nödvändigtvis, på uteplatsen. Helt inglasad altan, balkong eller liknande definieras som uterum. Om inglasningen uppgår till högst 75 procent definieras den som uteplats.*

*Trafikverket avser inte genomföra bullermätningar efter att utbyggnaden är färdigställd. Däremot ska de åtgärder som genomförs uppfylla krav för att klara riktvärdena. Vid området norr om Spånga station har olika bullerskyddsåtgärder utretts av Trafikverket, men de ger ingen bullerdämpande effekt eftersom bostäderna ligger högt i förhållande till järnvägsspåren. På flera platser kommer riktade bulleråtgärder därför att krävas för att klara riktvärdena. Primärt kommer Trafikverket att erbjuda fönsteråtgärder för berörda, men även ventilations- eller andra fasadåtgärder kan vara aktuella. Dessa åtgärder regleras inte i en detaljplan. Åtgärdsprojektering görs när järnvägsplanen är fastställd. För fastighetsspecifika åtgärder kommer berörda att kontaktas av Trafikverket för genomgång av möjliga alternativ.*

*Bullerskärmarna längs sträckan ges en enhetlig utformning, men ska kunna varieras för att passa in i det område järnvägen passerar. Höjden på bullerplanken avses vara tre meter över räls överkant (rök). Det innebär att höjden på skärmen i sig kan komma att bli högre än tre meter beroende på vilken marknivå i relation till spårens höjdnivå den placeras. Detaljplanen möjliggör bullerskyddsåtgärderna. De bullerskydd som anges på plankartan är endast en illustration. Planen hindrar inte att ytterligare åtgärder genomförs.*

*Vid bedömningen av valet av bullerskärm finns flera faktorer som vägs in. Höga bullerskärmar påverkar bullret i positiv riktning men det måste vägas mot den totala effekten. Effekten av högre bullerskärmar vid Solhemsbackarna blir inte så stor att inga eller begränsade åtgärder behöver vidtas lokalt på fastigheterna. De flesta lokala åtgärder på fastigheterna som nu planeras skulle också behöva göras för det fall att bullerskärmen höjs till 4,6 meter. Höga bullerskärmar ger här alltså inte den önskade effekten i enlighet med Trafikverkets riktlinjer för när lokala åtgärder bör övervägas.*

*För kontor regleras inte utomhusnivåerna för buller, men däremot inomhusljudnivån. Den får vara max 60 dB(A), vilket kommer att klaras med föreslagna åtgärder.*

*En bullerskärm längs med spårens södra sida har utretts men en sådan ger inte erforderligt skydd. Bullerskärm som dämpar bullret från Bromstensvägen är inte inom ramen för detaljplanen.*

*Bullerskärmen längs med spårens norra sida kommer inte att förlängas ytterligare då prioriteringen är att bostadshus och uteplats ska klara riktvärdena och inte hela trädgårdar.*

*Detaljplanen medger rivningslovsbefrielse för en industribyggnad. Byggnaden kommer att rivas då utbyggnaden av järnvägen i detta läge innebär en kurvrätning av spåren. Rivningslovsbefrielse kan skrivas in i en detaljplan eller hanteras i ett rivningslov. Bullereffekterna har studerats som helhet för förslaget.*

*Detaljplanen reglerar inte hastigheterna på järnvägen. Ett mål med järnvägsutbyggnaden är att få till stånd en mer robust järnvägstrafik. Att begränsa hastigheten går således emot målbilden med projektet.*

*Bullerkartorna redovisar olika bullerintervall. Då större än-tecknet används på bullerkartorna är det korrekt att det rent matematiskt betyder att bullervärdena kan vara oändligt större. Dock avses olika intervaller och detta framgår även då ett större värde illustreras i annan färg på bullerkartorna. Bullerkartorna illustrerar bullerberäkningarna. Resultaten från beräkningarna är det som sedan ligger till grund för valda bullerskyddsåtgärder som redovisas i järnvägsplanen.*

#### **Passager**

*Fler passager över järnvägen och en nordlig entré till Spånga station efterfrågas. Kontoret delar bedömningen att järnvägen utgör en stor barriär i området och att det är önskvärt med fler passager över spåren för att minska barriäreffekten. Vidare är det önskvärt med en nordlig entré till Spånga station. Behovet av en ny nordlig entré lyftes redan i Trafikverkets järnvägsutredning (från 2008-2010). Trafikverket har i detaljplanarbetet låtit utreda möjligheterna till en planskild plattformanslutning i plattformens norra läge i kombination med en ny gång- och cykelbro. Till samrådet togs en utredning fram, "PM Nordlig entré". Utredningen har till granskningen uppdaterats med nya siffror. Resultatet i utredningen baseras på befintligt resande samt prognostiserad resenärsökning baserad på pågående planering av ny bebyggelse i närområdet. Dock visar den fortfarande att en stor majoritet av*

*resenärerna fortsättningsvis skulle använda den befintliga entrén framför en ny i norr. Under samrådet framhöll Trafikförvaltningen (som skulle bli huvudman för en ny stationsentré) att reseunderlag saknas för att motivera en ny nordlig entré. Även med de uppdaterade siffrorna i utredningen "PM Nordlig Entré" nås inte trafikförvaltningens riktvärden för hur många resande som behövs för en sekundärentré. Kontoret gör ingen annan bedömning, men vill dock särskilt betona att detaljplanen i sig inte hindrar en sådan lösning, om det skulle bli aktuellt i genomförandeskedet eller längre fram i tiden. Trafikverket kommer att anpassa utbyggnaden av perrongen på så sätt att en framtida nordlig entré inte omöjliggörs.*

*Kontoret konstaterar att det idag saknas finansiella medel för fler planskilda passager över spåren. En ny gång- och cykeltunnel kommer att anläggas i höjd med Borghöjdsvägens förlängning, strax söder om Spånga station. Tunneln ersätter den planpassage som idag finns i höjd med Fristadsvägen (plankorsningen är inom sträckan för nästkommande detaljplan för Mälardalensbanan) och som kommer att stängas i och med järnvägens breddning.*

#### Revidering efter granskning

Revideringar av planhandlingar har gjorts dels utifrån inkomna synpunkter, dels utifrån förhållanden som kommit till kontorets kännedom efter granskningen. Ändringarna beskrivs nedan. Kontoret bedömer att ändringarna inte är av sådan väsentlig grad att en ny granskning krävs. Samråd om revideringarna har hållits med berörda.

#### Plankartan

- Planområdet har minskats väster om Spånga station.
- För ett markområde vid Lunda verksamhetsområde har användning T1 (Järnvägstrafik) lagts till användningarna K (Kontor) och J1 (Icke störande industri).
- Ett u-område för ledningsrätt utgår för fastigheten Domnarvet 35.
- Plangränsen har justerats vid fastigheten Ferdinand 9.
- För område med bestämmelse a1 (GC-VÄG i plankarta del 2) har genomförandetiden förlängts till 15 år efter det att planen har vunnit laga kraft.

#### Planbeskrivningen

- Avsnitt om översvämning och erosion samt miljö kvalitetsnormer för vatten har utvecklats med avseende på Bällstaån.
- Genomförandedelen har uppdaterats med anledning av ovanstående ändringar i plankartan vad gäller skrivning om intrång, intrångskarta och genomförandetid.

*Miljökonsekvensbeskrivningen*

Miljökonsekvensbeskrivningens texter om översvämning och erosion samt miljökvalitetsnormer för vatten har utvecklats med avseende på Bällstaån.

**Stadsbyggnadskontorets sammanvägda  
ställningstagande**

Mälarbanan är utpekad som ett riksintresse och så är även utbyggnaden av järnvägen. Utbyggnaden är viktig för stadens och regionens järnvägstrafik. Remissinstanserna tillstyrker förslaget och framför synpunkter i sak, framför allt vad gäller miljökvalitetsnormer för vatten, Spånga bussterminal, kulturmiljöfrågor. De sakägare som yttrat sig framför oro och kritik beträffande framför allt bullret från järnvägen och föreslagna bullerdämpande åtgärder samt handläggningen av ärendet. Vidare framför några sakägare kritik beträffande plangräns och intrång. Kontoret bedömer att inkomna synpunkter från sakägare i stort sett kommit in redan under samrådet och att synpunkterna hanterats i granskningsförslaget. Kontorets bedömning är att järnvägsplanen för samma sträcka innehåller en tillräcklig reglering av de skyddsåtgärder som behövs.

Inkomna synpunkter föranleder endast revidering av förslaget. Revideringarna har samråtts med berörda parter.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att planförslaget innebär en lämplig avvägning mellan olika intressen och föreslår att stadsbyggnadsnämnden godkänner förslaget och överlämnar det till kommunfullmäktige för antagande.

Monika Joelsson Vestlund  
planchef

Peter Bergqvist  
stadsplanerare